about demurrage charges and how NAFED incurred so much. It is reported that fictitious things are being imported under one pretext or the other and they land in Bombay and it is also reported that sometimes better materials are removed from the Bombay Port Trust by people in collusion with the Port Trust officials and then substandard materials are put there. These are the various reports coming about the Bombay Port Trust. I would like to know whether you have got any such information that smugglers and various types of anti-social elements are removing good material from the port and putting substandard materials in their place and what steps the Government proposes to take in the matter to stop this.

SHRI RAJESH PILOT: Sir, I fully share the apprehension of the honourable Member. Sir, during the discussion, when I was talking about the NAFED, even I felt that the stuff which had come in 1985 was being disposed of in 1987 and in three years even the value of the articles goes down and the articles get damaged and there is scope for all these. What the honourable Member has said is that there is scope for changing the items or replacing them. There were some problems with the Customs officia's and it was that they take too much time in checking each item and clearing them finally. The Government has taken a serious view of this lapse on the part of the Customs. After all, why should delay take place when a party could *collect* the items in two months or in three months and why they should not clear them or auction them in two or three months ? We have decided in consultation with the Customs to fix a time period to the effect that within such and such time the Customs will have to clear them so that auction also can take place in time. Now auction also is taking place after a long time and there are cases when auction takes place after three or four years. So, I do share the apprehension of the honourable Member and we will react to it and take strict action to see that it is stopped.

MR. CHAIRMAN: Now, Mr. Raoof Valiullah.

SHRI RAOOF VALIULLAH: Sir, my supplementary arises out of the reply to part (b) of the question wherein the Minister has stated that suits have been filed for the recovery of port dues from the public sector undertakings. I would like to know from the honourable Minister which are the public sector undertakings which are involved in this, other than the Steel Authority of India.

SHRI RAJESH PILOT: Sir, there are three public sector undertakings involved in this: the Steel Authority of India, the Minerals and Metals Trading Corporation and the Shipping Corporation of India.

MR. CHAIRMAN: Question No. 105.

*105. *[The questioners (Shri T. R. Balu and Shri V. Gopalsamy)* were absent. *For answer,* vide *col* 38— 42 infra.]

MR. CHAIRMAN: Question No. 106.

Reduction in the rates of aviation fuel and landing charges

;i06. SHRIMATI RATAN KUMARI :
DR. RATNAKAR PANDEY:

Will the Minister of CIVIL AVIATION AND TOURISM be pleased to state whether it is a fact that the Chairman of British Airways,

The question was actually asked on the floor of the House by Shrimati Ratan Kumari.

during his recent visit to India uiged Government to reduce the rates of aviation fuel and landing charges for major airlines, which are much higher than those in international airports elsewhere abroad, if so, what are the details thereof?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION AND TOURISM (SHRI SHIVRAJ PATIL): No oral or written reference has been made by the Chairman of British Airways to any functionary of the Government of India with regard to reduction in the price of aviation fuel and landing charges.

श्रीमती रत्न कुमारी : श्रीमन्, इस संदर्भ में ब्रिटिश एयरवेज के चेयरमैन द्वारा समाचार-पत्रों में कुछ छपवाया गया था। क्या उन बयानों की ओर सरकार का ध्यान गया है ? यदि हां, तो सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

श्री शिवराज पाटिल : सभापति महोदय; जो पत्रों में आया है उसके ऊपर तो सरकार का ध्यान गया हुआ है और इसकी प्रतिक्रिया किस रूप में आप चाहती हैं वह पूछें तो वह प्रतिक्रिया मैं बता दूं।

श्रीमती रत्न कुमारी : इस तथ्य को दृष्टि में रखते हुए कि ब्रिटिश एयरवेज किसी पश्चिमी एजयरवेज की तुलना में अधिक सेवायें चला रही है, क्या सरकार ब्रिटिश एयरवेज के चेयरमैन द्वारा दिये गये सुझावों और सिफारिशों पर गम्भीरतापूर्वक विचार करेगी ?

श्री शिवराज पाटिल : श्रीमन्, जो एविएशन फ्यूअल है वह हमारे देश में नहीं बनता है और वह हमें बाहर देश से लेना पड़ता है और उसके लिए फारन एक्सचेंज हमको देना पड़ता है। एविएशन फ्यूअल पैट्रोलियम मिनिस्ट्री से लिया जाता है और हमको दिया जाता है। उसके प्राइसेज भी सिविल एविएशन मिनिस्ट्री फिक्स नहीं करती है, पैट्रोलियम मिनिस्ट्री फिक्स करती है। मैं आपको यह भी बताना चाहूंगा कि हर एक सेंट कम करने पर जो पैट्रोल की कीमत बढ़ती है वह तीन करोड़ की है। इसलिए बाहर देशों में जहां पर एविएशन फ्यूअल बनता है उसकी कीमत हमारे देश के एविएशन फ्यूअल से कम है। जहां तक लैंडिंग चार्जेज का सवाल है मैं आपकी मालूमात के लिए बताना चाहूंगा कि हमारे देश में जो लैंडिंग चार्जेज लिये जाते हैं उससे अधिक लैंडिंग चार्जेज संसार के 81 देशों में लिये जाते हैं।

हम जितना लेते हैं उससे 81 देश ज्यादा लेते हैं और जो अच्छे देश हैं जैसे कि यू०एस०ए०, ग्रेट ब्रिटेन, फ्रांस और जापान वहां पर तो लेते हैं पर पाकिस्तान और दूसरे जो देश हैं वहां पर भी हमारे से ज्यादा लिया जाता है। जहां तक एशिया के देशों का लैंडिंग चार्जेज का सवाल है सात देशों में हमारे से ज्यादा लैंडिंग चार्जेज लिये जाते हैं। इसका मतलब यह है कि हमारे लैंडिंग चार्जेज बहुत कम हैं।

MR. CHAIRMAN: Dr. Ratnakar Pandey.

DR. RATNAKAR PANDEY: No question, Sir.

श्रीमती मनोरमा पाण्डेय : मान्यवर, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से यह जानना चाहती हूं कि हमारे देश में पर किलोमीटर के हिसाब से फ्यूल चार्जेज क्या हैं और अन्य देशों में पर किलोमीटर के हिसाब से फ्यूल चार्जेज क्या है ?

श्री शिवराज पाटिल : श्रीमन्, मैं यह बात बताना जरूर चाहता हूं क्योंकि यह बात इस सदन के सामने भी जरूर आनी चाहिये सारे लोगों के सामने भी आनी चाहिये। यह बात सब लोगों के सामने आना जरूरी है कि किस प्रकार से सिविल एवियेशन का पैसा आता है और किस तरह से खर्चा होता है इससे इस चीज का पता चलेगा। मैं बताना चाहता हूं कि हमारे यहां पर किलोमीटर जो यहां

पर आता है तो उससे अधिक, अगर हम कम्पेयर करें तो पोलैंड में ज्यादा है रोमानिया में ज्यादा है, फ्रांस में ज्यादा है इटली में ज्यादा है, ब्राजील में ज्यादा है, युगोस्लाविया में ज्यादा है, यूनाइटेड किंगडम में ज्यादा है, इंडोनेशिया में ज्यादा है, इजिप्ट में ज्यादा है, पाकिस्तान में ज्यादा है, जापान में ज्यादा है, आस्ट्रेलिया में ज्यादा है, केनिया में ज्यादा है, यू०एस०ए० में ज्यादा है कितने ही ऐसे देश हैं जिनमें पांच गुना, चार गुना और तीन गुना इतना ज्यादा है । हम जितने पैसे पर किलोमीटर लेते हैं उनमें पांच गुना ज्यादा यू०एस०ए० में लिये जाते हैं । कुछ जगहों पर चार गुना और कुछ जगहों पर तीन गुना लिये जाते हैं । ग्रेट ब्रिटेन में भी दो गुना तीन गुना और चार गुना लिये जाते हैं । पाकिस्तान में भी ज्यादा लिये जाते हैं । जहां पर कम लिया जाता है वह कन्ट्री है सोशलिस्ट यूनियन और दूसरा एक सोशलिस्ट कन्ट्री है । इस चीज को ध्यान में रखना बहुत जरूरी है । इस चीज को अगर हम ध्यान में नहीं रखेंगे, कास्ट एफैक्टिवनेस के बारे में, सुविधायें देने के बारे में तो यह ठीक नहीं होगा । मुझे यह आशा है ये सारी चीजें सम्मानीय सदन ध्यान में रखेंगे और बाहर के लोग ध्यान में रखेंगे ।

* 107. *[The questioner (Shri Kamal Morarka) was absent. For answer,* [vide *col.* 41—43 *infra.]*

Use of landing Aids at Delhi Airport

*108. SHRI V. NARAYANASAMY: Will the Minister of CIVIL AVIATION AND TOURISM be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the disruption of flights of Indian Airlines, Air India and Vayudoot during winter in Delhi created problems for the passengers;

(b) whether Delhi Airport has been fitted with landing aids;

(c) whether it is a fact that the landing aids in Delhi are not being used; and

(d) if so, what are thf reasons therefor?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION AND TOURISM (SHRI SHIVRAJ PATIL): (a) Yes, Sir.

(b) Yes, Sir.

(c) and (d) All the landing aids in Delhi airport are being used but the Instrument Landing System is being used at present upto Category-I level only. The following works remain to be done before Instrument Landing System can function to Category-II level:—

(i) Mid-runway RVR (Runway Visual Range) to be provided by the Meteorological Department.

(ii) Pilots to be trained by the airlines to use Instrument Landing System Category-II; and

(iii) Functioning of the ground lighting system ensured to Category-II standard.

SHRI V. NARAYANASAMY: Mr. Chairman, Sir, the answer given by the hon. Minister is relating to Delhi. According to the international situation in various airports of the world, the fog and bad visibility has been tackled by those countries and landing and take-off of flights have been done even in bad weather and fog conditions. Sir, as far as Delhi is concerned, the instrument landing system is there. It was installed in 1987 itself. The National Airports Authority has written to the Director of Civil Aviation. The system is operational. But in spite of this it has not been used by the pilots for the simple reason that the pilots have not been trained in this. Therefore, I would like to ask the hon. Minister when